

まち運営会議（第166回）議事録（概要）

令和8年9月24日 18:30～19:50

自由が丘ミュージズスクエア 4F 自由が丘ミュージズホール

議長 卯月盛夫

議題 報告事項

1. 第3回自由が丘エリアプラットフォーム会議について

目黒地区整備課

2. 踏切対策基本方針（改定）の概略などの報告

東急大井町線・東横線踏切解消連絡会、目黒区都市基盤整備課

3. 自由が丘駅周辺自転車利用アンケート調査の結果と分析などについて

ジェイ・スピリット まち構造研究会

4. その他

資料

1. 踏切解消連絡会勉強会資料（踏切対策基本方針（改定）の概要）

＊ HP には、当日配布資料でなく「踏切対策基本方針（改定）概要版 東京都」を、プロジェクターを使用した他の議題の資料とともに、この議事録概要に併載します。

●代表 9月17日に自由が丘1-29地区再開発ビル「自由が丘ミュージズスクエア」が無事に開業した。外構を含め非常に質の高い環境が整備されている。建物内には自由が丘商店街振興組合の管理運営する約100名収容可能な新ホールが整備されて、今後のまち運営会議も「自由が丘ミュージズホール」での開催を予定している。今回の再開発で得られた知見や方針を、後続の東地区や駅前地区の再開発事業とまちづくりへ継承していきたい。

1. 第3回自由が丘エリアプラットフォーム会議について

●地区整備課係長 この会議の前に開催された第3回自由が丘エリアプラットフォーム会議についてその概要を報告する。ミュージズスクエア竣工・開業に伴う交通量（自動車、自転車、歩行者）の変化を把握して、「車両と歩行者交通のメリハリのある街づくり」や歩行者天国のあり方を検討するエビデンスとして活用する。（自由が丘デパート2階からの3日間のビデオ映像の各一部分を投影し説明があった。）

・平日（9/17）・土日（9/19、9/20）計3日間、各日9時間（9:00～18:00）のビデオ・目視観察を実施した。今回は、自由通りと学園通りのすずかけ通りとの交差点は（株）ジェイスピリットの協力をえてAIカメラ設置、ミュージズスクエア駐車場出入口周辺とすずかけ通りの交通状況、ミュージズスクエア駐輪場の出入口周辺状況は目黒区が動画を撮影した。

・女神通りでの車両駐車はほとんど見られないが、すずかけ通りでは依然として商業車の駐停車が多い印象である。また、右折入庫ができない運用を知らない車両が周辺道路をグルグル移動している状況が見受けられる。

・ミュージズスクエア等の駐輪場用エレベーター前では混雑時に自転車の待ちが発生することもあるが、通常はスムーズに出し入れが行われている。利用者は自転車を押してエレベーターへ向かう

ており、歩行者との接触事故等は発生していない。歩行者の多くは拡張された広い歩道を利用している。以上、速報である。

＊特に質疑応答はなかった。

2. 踏切対策基本方針（改定）の概略などの報告

●都市基盤整備課係長 東京都は2026年6月に「踏切対策基本方針(改定)」を公表した。初版(平成16年)から約20年が経過し、ウォークアブルなまちづくりの推進、地域特性を生かしたまちづくり、高齢者・子どもの安全向上、災害時の緊急輸送道路確保、令和3年の踏切道改良促進法改正などの社会情勢の変化を踏まえて改定された。改定方針では「まちづくり」「ユニバーサルデザイン」「都市強靱化」の3つの新たな観点が掲げられている。

・都内全約1,040箇所の踏切から「重点踏切」382箇所が抽出され、「鉄道立体化の検討対象区間」として15区間が設定された。このうち図面上の番号13として東急大井町線（緑が丘～等々力駅付近）および東急東横線（都立大学～田園調布駅付近）の自由が丘駅付近（関連自治体：目黒区・世田谷区）が継続指定されている。

・自由が丘駅周辺の現状と課題については次の事項が記されている。

1) 範囲内踏切数25箇所のうち、重点踏切は22箇所、開かずの踏切は21箇所存在する。

2) 自動車ボトルネック踏切は2箇所(自由が丘2号〔大井町線〕、九品仏3号)、歩行者ボトルネック踏切は7箇所(緑が丘4号・5号、自由が丘1号〔大井町線〕、自由が丘2号〔大井町線〕、自由が丘6号、尾山台1号、都立大学5号)ある。

3) 交差する都市計画道路は補助第46号線、補助第207号線、補助第208号線の3箇所、その他都道426号線(自由通り)である。

4) 主な課題として、交差道路の整備時期との整合、目黒通り・環八通り等の既設立体交差への影響、東横線・大井町線の交差形態および留置線の取扱い、緑が丘・都立大学・等々力各駅への影響、鉄道立体化による費用対効果がある。

●議長 質問をお願いします。

●「連続立体交差事業調査」とは具体的に何を行う調査であり、現段階でどこまで進んでいるのか。また、施工主体は東京都と区のどちらになるのか？

●係長 事業調査とは、鉄道の線形、高架か地下かの検討、駅や留置線の取扱い、買収用地の選定、概算事業費の算出などを行う調査のことを指していると思う。現在はそれ以前の自治体によるまちづくりや交差道路の検討段階にある。施行主体は制度上東京都・目黒区・世田谷区のいずれも可能だが、莫大な費用と期間を伴う大規模事業のため、他地区の例では大半が東京都施行である。現段階では決定していない。

●地元住民が最も懸念しているのは実際の着工時期だが、見通しはどうか？

●係長 都市計画決定や説明会等の手続を考慮すると、仮に今着手方針が決まったとしても実際の工事に着手するのは最短で10年後程度となる見込みである。早期の事業化に向けて区としても取り組みを続けていく。

●東急電鉄 当社も早期進展を望んでおり、具体的な調査・事業化へ進めるには地域のまちづくり気運の醸成が極めて重要である。地元の意見を取り入れつつ協力して進めたい。

●議長 ミューズスクエアの開業や東地区等の再開発は、鉄道立体化にどのような影響を与えるか？

●係長 駅周辺の大型建物が将来の立体化の物理的支障となる懸念はあるが、進行中の東地区再開

発では東急電鉄と協議し、立体化工事にも寄与する公共スペースを確保した建築計画としている。再開発により人や交通が集積し街の注目度が高まることは、行政や国へ早期立体化を働きかけるポジティブな要因となると思う。

●代表 再開発により中心部に人や車が集まることで踏切の危険度が増すため、街の発展・商業集積と交通の安全性が矛盾しないよう、危険回避の観点からも「急いで立体化を進めてほしい」と要請している。

3. 自由が丘駅周辺自転車利用アンケート調査の結果と分析などについて

●まち構造研究会・林 2026年7月下旬、自由が丘駅から自転車で約15分圏内(深沢、等々力、緑が丘、田園調布等)の幼稚園・保育園約35園(定員約2,200名)を通じてWebアンケートを実施し、約200名から回答を得た。回答者の8割は未就学児を乗せる「子ども乗せ電動アシスト自転車」を利用する30～40代の子育て世代である。

・自転車利用での来街目的は「買い物」が最多で、平日には子ども送迎や通院も多く、週2日以上の利用が4割を超える。駅での電車乗り換え利用は2割にとどまり、大半が自由が丘の街自体を目的として来訪している。

・課題として「歩行者との接触の危険性」「適切な駐輪場所の不足」「歩行者が多く走りづらい」「道幅の狭さ」が70%を超える割合で挙げられた。

・86%が「街の中に駐輪スペースがあれば買い物や食事の機会が増える」と回答し、駐輪場不足により入店断念や他地域へ流出している実態が判明した。

・少し離れた駐輪場の利用には約3分の2が賛同したものの、「徒歩3分以内」「満車にならない確証」「悪天候や子連れ時の近接性」等の条件がつく。有料駐輪場の無条件利用は2割にとどまり、複数店舗回遊時の都度課金への抵抗感が示された。

・歩行者天国時の押しチャリに関しては、3分の2が賛同するものの、押しチャリは危ない派と部分的な道路なら協力するといった意見が出ている。

表1

自由が丘駅の周辺での自転車利用について、課題だと思うことをお聞きします。それぞれの指摘に際して、どのように思いますか？

課題認識7項目の回答構成 n197

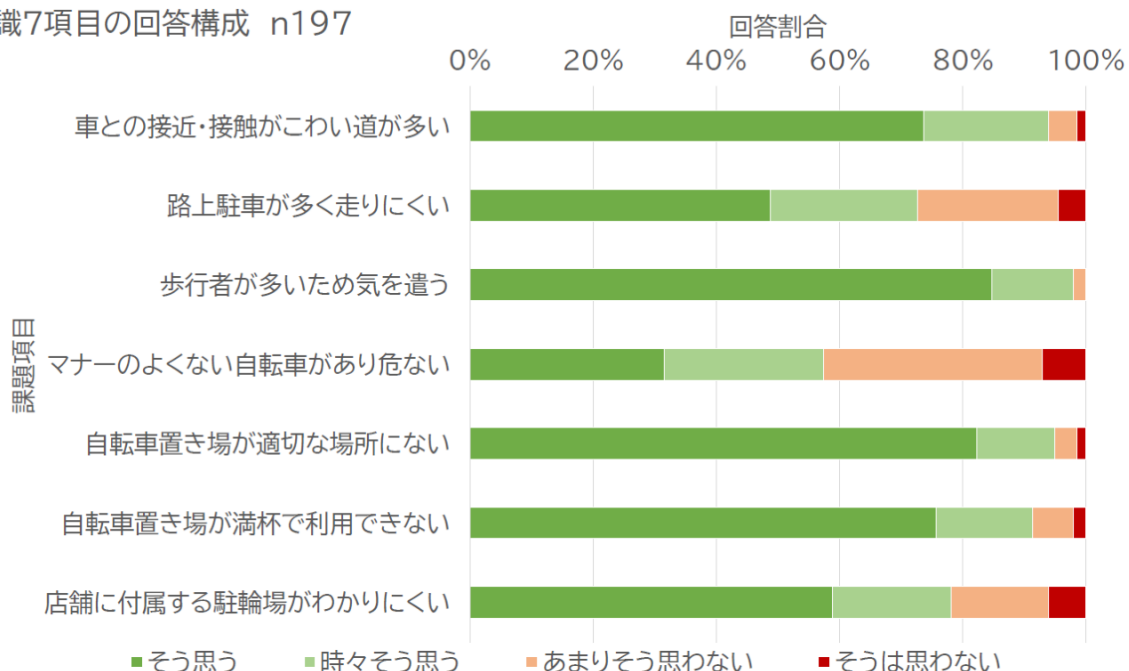


表 2

取り組みへの反応

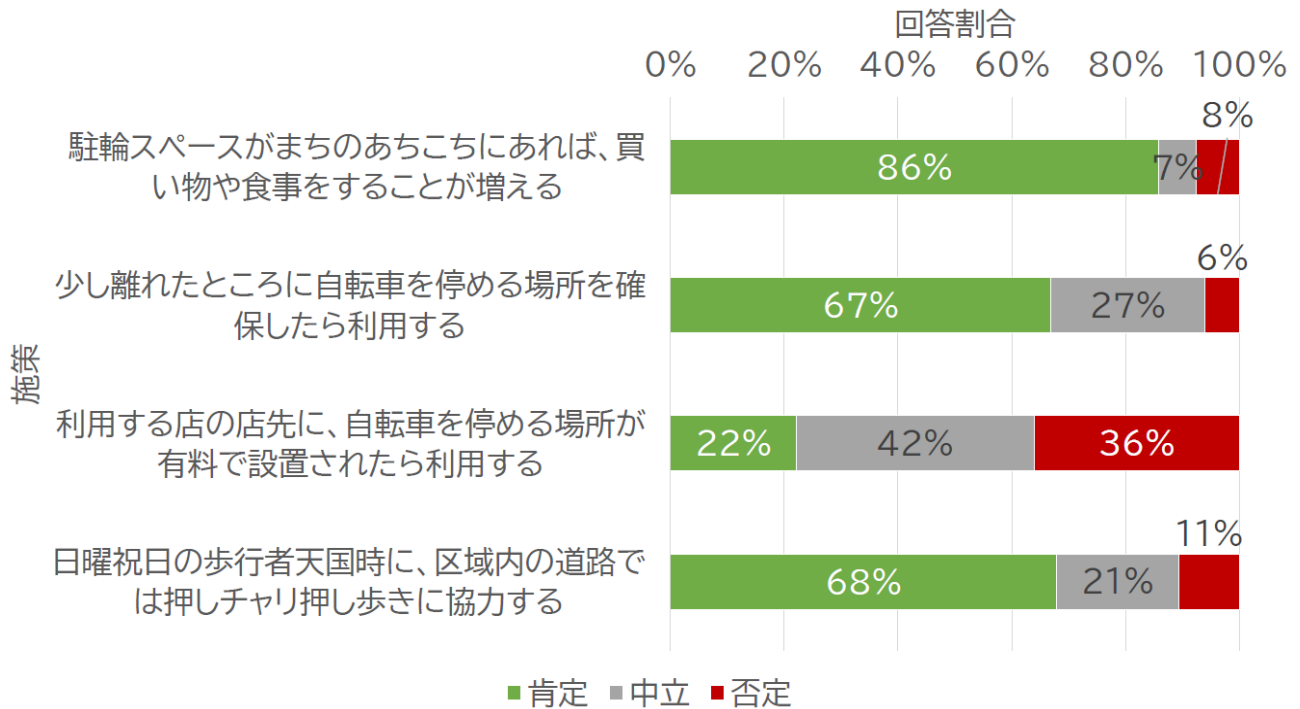


表 3

日曜祝日に行われている歩行者天国時、区域内の道路では「押しチャリ、押し歩き」での移動をお願いできますか？

選択回答	回答数 n196	構成比	コメント 数	コメントの整理要約
協力する	133	68%	54	安全確保と歩行者優先を重視し、押し歩きを当然のルール・マナーと捉える層。人混みでの接触不安が強く、区域や時間帯を明確に示す看板、周知徹底、ルールの公平な運用が協力を支える。
どちらともいえない	42	21%	29	安全の必要性は理解する一方、子どもを乗せた電動自転車は重く、押す方が転倒・接触の危険があるとの懸念が中心。区域の長さ、混雑度、迂回路、周辺駐輪場の有無によって協力可否が変わる。
協力できない	21	11%	18	広い歩行者天国を生活動線として横断する負担と、子乗せ自転車を押す危険性から協力困難とする層。禁止するなら区域を絞り、代替経路・境界駐輪・実効的な周知と取締りを求めている。

●まち構造研究会・溝口 自由記述（延べ約 440 件）の AI を使った分析を試み、そこで挙げられた課題等について述べる。駐輪場の絶対的不足、目的地との距離、子ども乗せ電動自転車対応ラック（車幅制限、上段持ち上げ不可能性）の不備、狭い道路での危険性が上位を占めた。

駐輪条件が悪化した場合、「徒歩、一駅電車、バス、自動車への交通手段の転換」を行うとの回答が多数見られた。

表 4

自由記述全体におけるコメントの分類

自由記述の分類	件数
駐輪場不足に関するコメント	119
満車や空き状況への不安	43
距離・所要時間などの利用条件	146
多少離れていても利用する	59
駐輪できず利用を断念・行き先を変更	67
駐輪環境の改善で利用が増える	51
子連れ・子乗せ移動の負担	64
子乗せ・大型自転車に対応した設備	26
押し歩きに賛成・歩行者優先	44
押し歩きが困難または危険	30
徒歩・電車・バス・車への転換	77

表 5

店先ちょこっと駐輪 の受容性

論点	意見の要約	主な背景・条件
店先近接への需要	短時間の買い物では店の前・目的地近くに停めたい。停められないと入店を断念する。	短時間利用、雨・暑さ、重い荷物、子連れ
分散配置の商業効果	点在する路面店へ立ち寄りやすくなり、来街頻度や買物機会が増える。	大型施設が少なく、魅力ある店が点在
大型駐輪場との分担	複数店舗を回る場合は、一店舗ごとの駐輪より少し離れた大型駐輪場の方が効率的。	回遊、まとめ買い、店舗ごとの課金回避
距離・子連れ条件	離れるほど自転車の利便性が薄れ、子どもを抱えての移動や道路横断が負担。	徒歩1～3分以内、横断歩道、ベビーカー・子乗せ
料金・運用条件	有料でも近ければ使う声はあるが、店舗利用者から別料金を取ることに抵抗も強い。	無料時間、100円程度、購入連動無料、電子決済
安全・容量制約	狭い道では店先駐輪が歩行を妨げる。少数台だけでは満車が常態化する懸念もある。	歩道幅、車との錯綜、不正利用、子乗せ車の幅

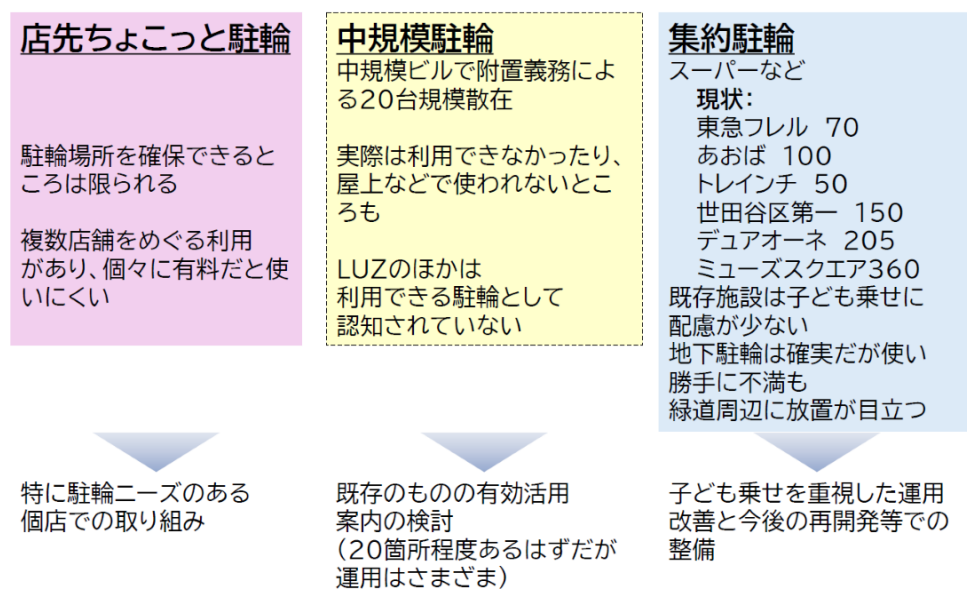
・今後の検討の方向性

駐輪場の多層的(3レベル)整理と目的別配置：店舗前の「店先ちょこっと駐輪(短時間)」、ビル付帯等の「中規模駐輪場(10～50台規模)」、スーパーや再開発ビル内の「大型集約駐輪場」の役割分担を整理し、通勤通学用と商業・回遊用で利用目的と規模をマトリクス化して誘導できないか検討する。

「押しチャリ」のエリア限定と代替ルート確保：重い子ども乗せ電動アシスト自転車を押して歩く負担に配慮し、歩行者天国全域一律ではなく、限定エリア設定や迂回路案内、施設配置と一体となった誘導を検討する。

ミュージクスクエア駐輪場のモニタリングと既存施設の有効活用：新設されたミュージクスクエア駐輪場(約 360 台設置、晴天時 1 日約 300 台利用、90 分無料・12 時間 110 円)の利用実態をモニタリング・データ分析し、今後の再開発地区(東地区・駅前地区)や道路拡幅予定地等の駐輪場活用へ反映させる。

表 6



●議長 歩行者天国ゾーン(中心部エリア)と自転車駐輪場の配置・誘導の考え方はどう整理されているか？

●研究会 ミュースクエア等中心部に駐輪場ができると自転車を内部へ呼び込む可能性がある。当面は既存・新設駐輪場を上手く活用しつつ、今後の東地区や駅前地区の再開発では外周道路沿いへ自転車を誘導するなど、自動車・自転車・歩行者の動線分離の方針を整理していく。

●議長 ミュースクエアの駐輪場・駐車場データの活用予定はどうか？

●研究会 可能であれば、オープン後の利用データ(属性・稼働状況)の提供を受け、分析・モニタリングを行う予定である。

●ミュージ関係者 駐輪場(全 360 台)は晴天時 1 日約 300 台(雨天時約 100 台)、駐車場は 1 日約 100 台(歩行者天国日は半減)利用されている。

●大学研究室における関連調査の取り組みについてだが、学生が歩行者天国実施時における自転車と歩行者の交錯・錯綜状況に関する観察調査を準備しており、成果が出次第本会議で報告する。

●利用者の目的(短時間買い物、数時間回遊、通勤通学)と駐輪場の規模(店先、中規模、300 台以上の大型)を縦軸・横軸のマトリクスで整理し、店先枠への通勤通学駐車を防ぐなど適切な誘導を行うべきである。

●研究会 まち構造研究会では対象を「街に用事があって来訪する自転車(買い物・子育て層)」に絞り込んでおり、通勤通学とは区別している。目的と規模に応じた整理は極めて重要であり、方針に反映させる。

●初日にミュージクスクエアの駐輪場を利用したが、子ども乗せママチャリは車幅があるので隣との間隔が狭く出し入れが大変である場所があった。注意書きには、上段ラックは重く持ち上げられないため利用不可とあった。90 分無料・12 時間 110 円と安価で利便性が高いため今後満車化が予想されるが、入口に満車表示がないため改善を望む。

- ミュージズ関係者 本来は商業施設利用者のための駐輪場であり、駅利用の長時間の通勤通学は想定していない。今後の利用状況を見ながら将来的な料金設定等の見直しも含め検討していく。
- 議長 自由記述の AI 分析にある「徒歩・電車・バス・車への転換」とはどういう意味か？
- 研究会 駐輪・走行環境が悪化・不便になれば、自転車での来街を諦めて徒歩、電車、バス、または自動車へ移動手段を切り替えるという意味である。
- この調査結果と分析について、商店街側の受け止めはどうか？
- 相談役 商店街全体で深く話し合った例は少ないが、街全体で駐輪場所が点在して増えることは好ましいし、買い物客の本音としては目的店の「店先ちょこっと駐輪」を望んでいると思う。歩行者天国時に自転車がスピードを出さないような安全対策も必要である。
- まちは自転車についても「人にやさしい」方向で取り組んでいることを示していくのは大事だ。
- 議長 子ども乗せ自転車の買い物客は商店街の貴重な顧客であり、商店街にとっては「ちょこっと駐輪」の整備が売上向上や親しみやすさにつながる可能性を含め、引き続き検証を進めてほしい。

4. その他

特に報告等はなかった。

- 議長 これで第 166 回の自由が丘まち運営会議を終了します。ありがとうございました。

◆次回日程：令和 8 年 10 月 22 日（木）18：30～ 自由が丘ミュージズホール（4 階）